रजिस्ट्री सं० डी० एल०-33004/99 REGD. NO. D. L.-33004/99

भारत का राजपत्र
The Gazette of India

असाधारण
EXTRAORDINARY
भाग III—खण्ड 4
PART III—Section 4
प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 225] नई दिल्ली, शुक्रवार, जुलाई 25, 2014/श्रावण 3, 1936
No. 225] NEW DELHI, FRIDAY, JULY 25, 2014/SHRAVANA 3, 1936

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण
अधिसूचना

मुंबई, 18 जुलाई, 2014

सं. टीएएमपी/6/2014-सीएचपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 और 49 के द्वारा प्रदत्त शक्तियों का उपयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण, एतद्द्वारा, चेन्नै पत्तन पर आने वाले कार्गो रहित पोतों और निष्क्रिय खड़े कार्गो पोतों पर बर्थ किराया प्रभार लगाने हेतु, चेन्नै पत्तन न्यास से प्राप्त प्रस्ताव को संलग्न आदेशानुसार निपटाता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण
प्रकरण सं. टीएएमपी/6/2014-सीएचपीटी

चेन्नै पत्तन न्यास **आवेदक**

गणपूर्ति

(i) श्री टी.एस. बालासुब्रमणियन्, सदस्य (वित्त)

(ii) श्री चंद्रभान सिंह, सदस्य (आर्थिक)

आदेश

(जुलाई 2014 के 4थे दिन पारित)

यह प्रकरण चेन्नै पत्तन पर आने वाले कार्गो पोतों से इतर पोतों पर बर्थ किराया प्रभार लगाने के लिए चेन्नै पत्तन न्यास से प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2. सीएचपीटी ने दिनांक 10 दिसंबर, 2013 के अपने पत्र के माध्यम से चेन्नै पत्तन में आने वाले पोतों पर, कार्गो पोतों को छोड़कर, बर्थ किराया लगाने हेतु एक प्रस्ताव दाखिल किया है। सीएचपीटी द्वारा दिनांक 10 दिसंबर, 2013 के अपने पत्र में वर्णित मुख्य बिंदु संक्षेप में नीचे दिये गये हैं:

(i) बर्थों पर आने वाले सभी पोतों के लिए सीएचपीटी के प्रचलित दरमान के अनुसार एकसमान (uniform) बर्थ किराया प्रदान किया गया है।

(ii) सीएचपीटी में वर्ष 2012-13 के दौरान आये पोतों का एक विश्लेषण दर्शाता है कि कुल 2053 पोतों में से, 1928 पोत कार्गो पोत थे और 124 पोत कार्गो रहित पोत (इनमें 54 सप्लाई पोत, 48 अनुसन्धान पोत, 8 सर्वेक्षण / नौ-सेना पोत, 10 मरम्मत पोत और 4 बंकरिंग पोत समाविष्ट) थे।

(iii) चूंकि चेन्नै पत्तन में इन कार्गो रहित प्रकार के पोतों के प्रहस्तन हेतु कोई विशिष्ट सेवा बर्थ मौजूद नहीं है, वे कार्गो प्रहस्तन बर्थों पर बर्थ (ठहराया) किये जा रहे हैं। (ये पोत) कीमती बर्थ स्थान का उपयोग करते हैं, जो सीमित पत्तन संपत्ति पर अधिक दबाव का कारण बन गया है और अपने कमतर जीआरटी के आधार पर पत्तन को बहुत कम/नगण्य बर्थ किराये का भुगतान करते है।

(iv) कार्गो पोतों पर प्रतिकूल असर डाले बिना, कार्गो रहित (गैर-कार्गो) पोतों की बर्थिंग योजना बनाने हेतु किए गए प्रयासों के बावजूद, कभी कभी कार्गो पोतों की बर्थिंग के कारण पहले से खड़े पोतों को स्थानांतरित करना पड़ता है। उपरोक्त ध्यान में रखते हुए, विभिन्न प्रकार के कार्गो रहित पोतों हेतु पृथक बर्थ किराया प्रभार लगाने के लिए प्रस्ताव किया गया है।

(v) सीएचपीटी ने, चेन्नै पत्तन पर आने वाले कार्गो रहित पोतों हेतु पृथक बर्थ किराया प्रभार निर्धारित करने के लिए 18 जुलाई, 2013 को चेन्नै एंड एन्नोंर पोर्ट्स स्टीमर एजेन्ट्स एसोसिएशन (सीएचईएनएसएए) के सदस्य जैसे उपयोक्ताओं की एक बैठक ली थीं। इस बैठक में, व्यापार जगत की ओर से एक अभ्यावेदन दिया गया था कि पृथक बर्थ किराया प्रभार निर्धारित किए जाने से पहले निष्क्रिय खड़े पोतों को (अपनी) समस्याओं / मामलों को निपटाने के लिए पर्याप्त समय दिया जाये। विचार विमर्श के बाद, उपयोक्ताओं और पत्तन, दोनों के बीच कार्गो रहित पोतों और निष्क्रिय खड़े पोतों हेतु पृथक बर्थ किराया प्रभार के संदर्भ में परस्पर सहमति हासिल की गई थी, जो नीचे दिया गया है;

क्रं सं.	**पोत प्रकार**	**बर्थ किराया प्रभार (नीचे दी गई दर अथवा दरमान के अनुरूप प्रदत्त दर, इनमें से जो भी अधिक जो)**
1.	सप्लाई पोत	₹ 25,000/- 12 घंटों से कम रुकने के लिए और ₹ 50,000/- प्रतिदिन/12 घंटों से अधिक रुकने हेतु।
2.	अनुसंधान - सरकारी	प्रचलित दर
	-अन्य	₹ 30,000/- (प्रति दिन)

3.	मरम्मत एवं अनुरक्षण	दरमान के अनुसार सामान्य बर्थ किराया का 2 गुना
4.	बंकरिंग	सामान्य बर्थ किराया
5.	निष्क्रिय खड़ा (प्रचालनों के दौरान विवाद स्टोवेज समस्या, पोत क्रेन मरम्मत इत्यादि के कारण)	24 घंटों के बाद सामान्य बर्थ किराया का 2 गुना
6.	ऑयल (तेल) रिग्स (तेल के कुएं)	₹ 2 लाख (प्रति दिन)
7.	अन्य कार्गो रहित पोत, ऊपर अविनिर्दिष्ट	सामान्य बर्थ किराया का 2 गुना

(vi) सीएचपीटी ने बैठक के कार्यवृत्त की एक प्रति, उपस्थितों की सूची के साथ, प्रस्तुत की है।

(vii) तदनुसार, सीएचपीटी ने, अनुसूची 2.0 (बर्थ किराया प्रभार) के अन्तर्गत अध्याय – II – पोत संबंधी प्रभार, के अंतर्गत निम्नलिखित प्रावधानों को नोट (8) और (9) के रूप में शामिल करने का प्रस्ताव किया है, जो उपयोक्ताओं के साथ ली गई बैठक में परस्पर सम्मति से पारित किया मालूम पड़ता है:

"(8) कार्गो रहित पोतों के लिए बर्थ किराया प्रभार निम्नलिखित दर से अथवा ऊपर मान-क में प्रदत्त दर, इनमें से जो भी अधिक हो, के अनुसार वसूल किया जाएगा:

क्रं सं.	**पोत प्रकार**	**बर्थ किराया प्रभार (नीचे दी गई दर अथवा दरमान के अनुसार प्रदत्त दर, इनमें से जो भी अधिक हो जो)**
1.	सप्लाई पोत	₹ 25,000/- 12 घंटों से कम रुकने के लिए और ₹ 50,000/- प्रतिदिन /12 घंटों से अधिक रुकने हेतु।
2.	अनुसंधान - सरकारी	उपरोक्त मान – क के अनुसार सामान्य बर्थ किराया
	-अन्य	₹ 30,000/- (प्रतिदिन)
3.	मरम्मत एवं अनुरक्षण	उपरोक्त मान – क के अनुसार सामान्य बर्थ किराये का 2 गुना
4.	बंकरिंग	उपरोक्त मान – क के अनुसार सामान्य बर्थ किराया
5.	निष्क्रिय खड़ा (प्रचालनों के दौरान विवाद स्टोवेज समस्या, पोत क्रेन मरम्मत इत्यादि के कारण)	24 घंटों के बाद सामान्य बर्थ किराये का 2 गुना
6.	ऑयल (तेल) रिग्स (तेल के कुएं)	₹2 लाख (प्रतिदिन)
7.	अन्य कार्गो रहित पोत, ऊपर अविनिर्दिष्ट	उपरोक्त मान – क के अनुसार सामान्य बर्थ किराये का 2 गुना

(9) पोत के मास्टर और कार्गो-प्राप्तकर्ता के बीच विवाद, स्टोवेज समस्या, शिप-क्रेन मरम्मत इत्यादि., के कारण प्रचालनों के दौरान बर्थ पर, 24 घंटों से अधिक समय हेतु निष्क्रिय खड़े रहने वाले पोतों के संदर्भ में ऊपर मान-क पर प्रदत्त सामान्य बर्थ किराये के 2 गुना बर्थ किराये का भुगतान करना होगा।"

(viii) सीएचपीटी ने न्यासी मण्डल के दिनांक 14 नवंबर, 2013 के संकल्प की एक प्रति भेजी है जिसमें न्यासी मण्डल ने कार्गो रहित पोतों और निष्क्रिय खड़े कार्गो पोतों पर 1 नवंबर, 2013 से प्रभाव देते हुए बर्थ किराया प्रभारों की नवीन दर लगाना अनुमोदित कर दिया है।

(ix) चूंकि प्रचलित दरमान कार्गो रहित पोतों के लिए पृथक बर्थ किराया प्रभार प्रदान नहीं करता है, 2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.17.1. के अनुसार यह प्रस्ताव प्राधिकरण को प्रस्तुत किया गया है। इसके आगे, उसी मार्गदर्शी की धारा 2.17.2. के अनुसार और जैसा न्यासी मण्डल ने अनुमोदन प्रदान किया है, प्रस्तावित दरों को, प्राधिकरण के अनुमोदन के अधीन, तदर्थ आधार पर 1 नवंबर 2013 लागू किया गया है। बताया जाता है कि प्रस्तावित दरों पर वर्तमान बर्थ किराया प्रभार के आधार पर निर्णय लिया गया है और प्रशुल्क मार्गदर्शी की धारा 2.17.3. के अनुसार, इस पर पत्तन और उपयोक्ताओं के बीच परस्पर सहमति हो गई है।

(x) सीएचपीटी ने अनुरोध किया है कि विषयगत प्रस्ताव पर इसके सामान्य संशोधन प्रस्ताव के एक भाग के रूप में विचार किया जाए।

3.1. प्रदत्त परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, सीएचपीटी के प्रस्ताव की एक प्रति संबद्ध उपयोक्ता / उपयोक्ता निकायों को, उनकी टिप्पणी मांगते हुए, अग्रेषित की गई थी। इंडियन नेशनल शिपओनर्स एसोसिएशन (आईएनएसए) नामक एक उपयोक्ता ने अपनी टिप्पणी प्रस्तुत की है। आईएनएसए से प्राप्त टिप्पणियाँ प्रतिपूरक सूचना के रूप में सीएचपीटी को भेज दी गई थी।

3.2. सीएचपीटी स्थित चेन्नै इंटरनेशनल टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (सीआईटीपीएल) नामक एक निजी टर्मिनल प्रचालक ने दिनांक 18 फरवरी, 2014 के अपने पत्र के माध्यम से बताया है कि वे, लाइसैंस एग्रीमेंट के अनुसार, उनकी सुविधाओं पर आनेवाले कंटेनर पोतों को केवल कंटेनर प्रहस्तन/भंडारण सेवाएँ प्रदान कर रहे हैं जो शुद्ध रूप से भूतल पर की जाने वाली सेवाएँ हैं। बर्थ किराया वसूली सिर्फ लाइसैंसर, चेन्नै पत्तन न्यास के कार्यक्षेत्र में है। कार्गो पोतों को छोड़कर अन्य पोतों पर बर्थ किराया प्रभार लगाना टर्मिनल प्रचालक के कार्यक्षेत्र/अधिकार क्षेत्र से बाहर है।

4.1. प्रस्ताव की प्रारंभिक छानबीन से देखा गया था कि हालांकि सीएचपीटी ने इसके द्वारा व्यापार जगत के साथ की गई बैठक के कार्यवृत्त की एक प्रति भेज दी थी जहां , देखा गया है कि (इस) बैठक के दौरान व्यापार जगत ने प्रस्तावित दरों के लिए सहमति दे दी थी, यह दर्शाते हुए कि इसने प्रस्तावित दरों को किस प्रकार प्राप्त किया, सीएचपीटी ने कोई परिकलन, प्रस्तुत नहीं किया है। साथ ही, सीएचपीटी को 1 नवंबर 2013 से 31 मार्च 2014 तक और 2014-15 और 2015-16 वर्षों के दौरान प्रत्येक वर्ष में कथित दरों की वसूली के कारण प्राप्त होने वाली अतिरिक्त आय का ब्योरा भी आवश्यक था। अतएव, दिनांक 06 जनवरी 2014 के हमारे पत्र के जरिए प्रस्ताव की प्राप्ति सूचित करते समय ही, सीएचपीटी से आवश्यक जानकारी प्रस्तुत करने हेतु अनुरोध किया गया था।

4.2. सीएचपीटी ने दिनांक 07 मई 2014 के अपने जवाब के माध्यम से बताया है कि मरम्मत एवं अनुरक्षण पोतों, निष्क्रिय खड़े पोतों और अन्य कार्गो रहित पोतों हेतु प्रस्तावित दर, प्रचलित बर्थ किराया प्रभारों के आधार पर प्राप्त की गई है और सामान्य बर्थ किराया प्रभारों के दो गुने पर निर्धारित की गई है । सप्लाई पोत,

अनुसंधान पोत (गैर-सरकारी) और ऑयल रिग्स के प्रसंग में दरों को, पोत के जीआरटी से न जोड़ते हुए, दैनिक/प्रति 12 घंटा आधार पर प्रस्तावित किया गया है। इसलिए, इन वर्गों के लिए, जैसाकि उपयोक्ताओं ने सहमति व्यक्त की है, प्रति दिन/ प्रति 12 घंटे एक मुश्त-राशि प्रस्तावित की गई है।

4.3. सीएचपीटी को प्राप्त होने वाली अतिरिक्त आय के संदर्भ में, सीएचपीटी ने बताया है कि 1 नवंबर 2013 से 31 मार्च, 2014 तक की अवधि के दौरान 35 कार्गो रहित पोत सीएचपीटी में आए थे। कथित 35 पोतों में से, इस प्रस्ताव के मुताबिक केवल 6 पोतों पर ही उच्चतर बर्थ किराया प्रभार आकर्षित हुए। कथित 6 पोतों से संबंधित वास्तविक अतिरिक्त राजस्व, जैसाकि नीचे दिया गया है, ₹ 4.70 लाख परिगणित होता है। चूंकि प्रस्ताव के जरिए प्राप्त होने वाला अतिरिक्त राजस्व बहुत कम है, इसलिए 2014-15 और 2015-16 के वर्षों हेतु इसका आकलन नहीं किया गया है।

(राशि ₹ में)

क्रम. सं.	**पोत का नाम**	**नवीन लेवी के अनुसार प्राप्त राशि**	**दरमान के अनुसार सामान्य बर्थ किराया प्रभारों के अनुसार राशि**	**अन्तर**
1	विक्टरी	91954	45977	45977
2	आर्क पायनियर	4608	2305	2303
3	टाइटन विज़न	78845	39423	39422
4	सी पी श्रीवास्तवा	275000	12794	262206
5	सी पी श्रीवास्तवा	100000	4298	95702
6	फुल्या डी	25000	1091	23909
	कुल			**469519**

5.1. इस प्रकरण में 23 मई, 2014 को चेन्नै में सीएचपीटी परिसर में एक संयुक्त सुनवाई आयोजित की गई थी। सीएचपीटी ने अपने प्रस्ताव की एक पावर प्वाइंट प्रस्तुति दी। संयुक्त सुनवाई में, सीएचपीटी और सम्बद्ध उपयोक्ताओं / उपयोक्ता निकायों ने अपने अपने पक्ष रखे हैं।

5.2. जैसाकि संयुक्त सुनवाई में निर्णय लिया गया, दिनांक 27 मई, 2014 के हमारे पत्र के जरिए सीएचपीटी से कुछ स्पष्टीकरण प्रस्तुत करने के लिए अनुरोध किया गया था। सीएचपीटी ने दिनांक 17 जून, 2014 के अपने पत्र के माध्यम से जवाब दिये हैं। हमारे द्वारा मांगे गए स्पष्टीकरण और सीएचपीटी द्वारा दिए गए जवाब नीचे तालिका में दिए गए हैं :

क्रं सं.	टीएएमपी द्वारा उठाए गए प्रश्न	सीएचपीटी के जवाब
(i).	पत्तन का प्रस्ताव कार्गो पोतों को छोड़कर अन्य पोतों पर बर्थ किराया लगाने हेतु है। प्रस्तावित नोट (9) में, अन्य बातों के अलावा, पोत के मास्टर और कार्गो-प्राप्तकर्ता के बीच विवाद के कारण 24 घंटों से अधिक बर्थ पर निष्क्रिय खड़े पोतों पर दंडात्मक बर्थ किराया प्रभार लगान समाहित करता है। जब पत्तन का प्रस्ताव कार्गो पोतों को छोड़ कर अन्य पोतों पर बर्थ किराया प्रभार लगाने के लिए है तो, पोत के मास्टर और कार्गो-प्राप्तकर्ता के बीच विवाद का प्रश्न ही पैदा नही होना चाहिए। मालूम पड़ता है कि प्रस्तावित नोट और पत्तन के प्रस्ताव के बीच कुछ विवाद है।	कार्गो रहित पोतों पर पृथक बर्थ किराया प्रभार लगाने के प्रस्ताव पर विचारविमर्श के लिए 18 जुलाई, 2013 को ली गई बैठक में, सीएचईएनएसएए के प्रतिनिधि, अतिरिक्त बर्थ किराया प्रभार लगाने से पहले मरम्मत, विवाद, न्यायालय द्वारा गिरफ्तारी इत्यादि कारणों से बर्थ पर बेकार खड़े पोतों के मामले में न्यायसंगत/उपयुक्त समय चाहते थे। दिनांक 10 दिसंबर 2012 के हमारे प्रस्ताव-पत्र के संलग्नक-I के रूप में प्रस्तुत 18 जुलाई, 2013 की बैठक के कार्यवृत्त से यह देखा जा सकता है कि इस मुद्दे पर बैठक में चर्चा की गई थी और बैठक में 24 घंटों से अधिक समय के लिए निष्क्रिय खड़े रहने वाले इस प्रकार के पोतों से दो गुना बीएचसी वसूल किए जाने के लिए परस्पर सहमति भी हुई थी। इसलिए यह मुद्दा भी, कार्गो रहित पोतों हेतु पृथक बर्थ किराया प्रभारों के प्रस्ताव के साथ ही लिया गया है जो मंडल संकल्प सं. 167 दिनांक 14 नवंबर, 2013 के माध्यम से न्यासी मण्डल द्वारा अनुमोदित है। अतएव, प्रस्ताव के शीर्षक को कार्गो रहित पोतों एवं निष्क्रिय खड़े कार्गो पोतों हेतु बर्थ किराया प्रभार जैसा संशोधित किया जाए।

5.3. संयुक्त सुनवाई के बाद, दिनांक 23 मई, 2014 के अपने ई-मेल के जरिए हिंदुस्तान चेंबर ऑफ कॉमर्स (एचसीसी) ने अपनी अतिरिक्त टिप्पणी प्रस्तुत की थी। एचसीसी की टिप्पणियां प्रतिपूरक सूचना के तौर पर सीएचपीटी को भेजी गई थी। सीएचपीटी ने दिनांक 17 जून, 2014 के अपने पत्र के माध्यम से जवाब दिया है।

6. इस मामले में परामर्श संबंधी कार्यवाही इस प्राधिकरण के कार्यालय के अभिलेख में उपलब्ध है। इस संबंध में प्राप्त टिप्पणियों तथा संबंधित पक्षकारों की दलीलों को अलग से संबंधित पक्षकारों को भेजा जाएगा। यह विवरण हमारी वेब साइट http://tariffauthority.gov.in पर भी उपलब्ध कराया जाएगा।

7. इस प्रकरण पर कार्रवाई करने के दौरान एकत्रित सूचना की समग्रता के संदर्भ से निम्नलिखित स्थिति उभरती है:

(i) सीएचपीटी का प्रचलित दरमान पोतों के निम्नलिखित तीन संवर्गों के लिए बर्थ किराया प्रभार प्रदान करता है:

(क). बोट बेसिन और टिंबर पॉण्ड छोड़कर पत्तन में आने वाले पोत।

(ख). टिंबर पाँड और बोट बेसिन पर बर्थ किए गए पोत।

(ग). टिंबर पाँड और बोट बेसिन छोड़कर, पत्तन में कही भी बर्थ करने के लिए हार्बर क्राफ्ट नियम के अंतर्गत पंजीकृत हार्बर क्राफ्ट के लिए प्रभार।

(ii) ऊपर देखा जा सकता है, सीएचपीटी के प्रचलित दरमान में बर्थ किराया लगाए जाने के उद्देश्य के लिए कार्गो पोत और कार्गो-रहित पोतों के बीच कोई अंतर नही किया गया है। कथित रूपसे, चूंकि कार्गो रहित पोत के बर्थ पर (निरर्थक) खड़े रहने से पत्तन को अपेक्षाकृत अधिक बर्थ किराया आय से हाथ धोना पड़ता है (क्योंकि बर्थ किराया प्रति जीआरटी आधार पर लगाया जाता है और बताया गया है कि कार्गो रहित पोत का जीआरटी अपेक्षाकृत कम होता हैं), इसलिए मालूम होता है कि सीएचपीटी ने संदर्भित प्रस्ताव को चर्चा के लिए आगे बढ़ाया, जिसके तहत, वह, कार्गो रहित पोत और निष्क्रिय खड़े पोतों से पृथक बर्थ किराया वसूलने के लिए, प्रस्ताव कर रहा है।

(iii) पत्तन का प्रस्ताव कार्गो पोतों को छोड़ कर अन्य पोतों पर बर्थ किराया प्रभार लगाने के लिए है। प्रस्तावित नोट (9), अन्य बातों के अलावा, पोत-मास्टर और कार्गो-प्राप्तकर्ता के बीच विवाद के कारण बर्थ पर 24 घंटों से ज्यादा निष्क्रिय खड़े रहने वाले पोतों पर दंडात्मक बर्थ किराया प्रभार लगाना समाहित करता है। जब पत्तन का प्रस्ताव कार्गो पोतों को छोड़कर अन्य पोतों पर बर्थ किराया प्रभार लगाने हेतु है तो पोत के मास्टर और कार्गो-प्राप्तकर्ता के बीच विवाद का प्रश्न ही उत्पन्न नही होना चाहिए। ऐसा मालूम हुआ कि प्रस्तावित नोट एवं पत्तन के प्रस्ताव के उद्देश्यों के बीच कुछ टकराव है। इस स्थिति की ओर ध्यान आकर्षित करने पर, सीएचपीटी ने स्पष्ट किया है कि मरम्मत, विवाद और न्यायालयीन गिरफ्तारी के कारण निष्क्रिय खड़े पोतों के प्रसंग में पत्तन के स्तर पर ली गई एक बैठक में कुछ उपयोक्ताओं द्वारा किए गए अनुरोध के आधार पर एक परस्पर सहमति हुई कि 24 घंटों से ज्यादा निष्क्रिय खड़े रहने वाले इस प्रकार के पोतों पर 2 गुना बर्थ किराया प्रभार लगाया जाए और कथित प्रावधान भी प्रस्तावित किया गया है। अतएव, सीएचपीटी ने प्रस्ताव का शीर्षक 'कार्गो रहित पोतों और निष्क्रिय खड़े कार्गो पोतों हेतु बर्थ किराया प्रभार' के रूप में बदलने का प्रस्ताव किया है।

(iv) जैसाकि इस प्रकरण की वास्तुस्थिति में बताया गया है, सीएचपीटी ने संदर्भित प्रस्ताव पर, इसके सामान्य संशोधन प्रस्ताव के एक भाग के रूप में विचार करने का अनुरोध किया है। इस संदर्भ में, यह उल्लेख करना होगा कि दिसंबर 2013 में सीएचपीटी से विषयगत प्रस्ताव प्राप्त करते समय सीएचपीटी के सामान्य संशोधन प्रस्ताव को पहले ही प्रासंगिक उपयोक्ताओं से परामर्श हेतु ले लिया गया था और सामान्य संशोधन प्रस्ताव में एक संयुक्त सुनवाई भी पूरी हो चुकी थी। इस स्थिति पर गौर करते हुए कि विषयगत प्रस्ताव पर भी प्रासंगिक उपयोक्ताओं / उपयोक्ता निकायों से परामर्श लेना है और इस प्रकरण में भी एक संयुक्त सुनवाई आयोजित करनी है, विषयगत प्रस्ताव पर कार्रवाई सामान्य संशोधन प्रस्ताव के साथ जोड़ना उचित नही मानी गई थी। अतएव, विषयगत प्रस्ताव को एक पृथक प्रशुल्क प्रकरण के रूप में पंजीकृत किया गया है एवं इस पर अलग से ही कार्रवाई की जा रही है और यह स्थिति सीएचपीटी को सूचित की गई थी। फिर भी, कार्गो रहित पोतों एवं निष्क्रिय खड़े कार्गो पोतों हेतु इस समय अनुमोदित किए जाने वाले बर्थ किराया

प्रभार को, सीएचपीटी को इस संदर्भ में प्राप्त होने वाली अतिरिक्त आय में समायोजित करते हुए सीएचपीटी के सामान्य संशोधन प्रस्ताव के प्रसंग में अनुमोदित किए जाने वाले दरमान में शामिल किए जाएंगे।

(v) (क) सीएचपीटी ने, सप्लाई पोतों, अनुसंधान पोतों, मरम्मत एवं अनुरक्षण हेतु पत्तन में आने वाले पोतों, निष्क्रिय खड़े रहने वाले, ऑयल रिग्स और अन्य कार्गो रहित पोतों जैसे विभिन्न प्रकार के पोतों हेतु प्रस्तावित बर्थ किराया प्रभारों के निष्कर्ष तक पहुंचने हेतु कोई परिकलन प्रस्तुत नहीं किया है।

(ख) बताया गया है कि मरम्मत एवं अनुरक्षण हेतु बर्थ किए गए पोतों और प्रस्तावित अनुसूची में विनिर्दिष्ट नही किए गए कार्गो रहित पोतों हेतु प्रस्तावित बर्थ किराया प्रभार, सामान्य बर्थ किराया प्रभारों के दो गुना लगाने हेतु निर्धारित किया गया है।

(ग) सप्लाई पोतों, अनुसंधान पोतों (गैर सरकारी) और ऑयल रिग्स के प्रसंग में दरों को पोत के जीआरटी से नही जोड़ते हुए, दैनिक / प्रति 12 घंटों के आधार पर प्रस्तावित किया गया है। तथापि, कुछ पोतों के संदर्भ में, सामान्य बर्थ किराया प्रभारों के दो गुना प्रस्तावित किए जाने का आधार और दैनिक/प्रति 12 घंटों के आधार पर प्रस्तावित बर्थ किराया प्रभार लगाने हेतु किए गए प्रस्ताव का आधार पत्तन ने अभी तक स्पष्ट नही किया है। सरकारी अनुसंधान पोतों और बंकरिंग पोतों हेतु बर्थ किराया प्रभार प्रचलित स्तर पर ही बरकरार रखना प्रस्तावित हैं। सरकारी अनुसंधान पोतों और बंकरिंग पोतों की दरों में पूर्वस्थिति बनाये रखने का कारण स्पष्ट नही किया गया है। इस संदर्भ में पत्तन के निर्णय पर विश्वास रखा गया है।

(vi) तथापि, सीएचपीटी द्वारा बताई गई स्थिति पर विचार करते हुए कि उपयोक्ताओं ने इस प्रस्ताव हेतु अपनी सहमति दी है, यह प्राधिकरण सीएचपीटी के प्रस्ताव को समर्थन देने के लिए तत्पर (inclined) है।

(vii) सीएचपीटी को प्राप्त होने वाली अतिरिक्त आय के संदर्भ में सीएचपीटी ने प्रस्तुत किया है कि इसके द्वारा 1 नवंबर, 2013 से 31 मार्च, 2014 तक की अवधि के दौरान कथित प्रभारों की वास्तविक वसूली के आधार पर उसे ₹ 4.70 लाख तक का राजस्व प्राप्त हुआ है। इसके अलावा, चूंकि इस प्रस्ताव के जरिए प्राप्त अतिरिक्त राजस्व अत्यल्प है, इसलिए पत्तन द्वारा 2014-15 और 2015-16 के वर्षों हेतु इसका आकलन नहीं किया गया है। इस संबंध में, इस स्थित पर विचार करते हुए कि सीएचपीटी ने नवंबर 2013 से मार्च 2014 तक की 5 महीनों की अवधि के दौरान ₹ 4.70 लाख का अतिरिक्त राजस्व प्राप्त किया है, 2014-15 और 2015-16 वर्षों की आय का अतिरिक्त आकलन करना अनुचित नही होगा। तदनुसार, सीएचपीटी के सामान्य संशोधन प्रस्ताव पर निर्णय लेते समय, 2014-15 और 2015-16 के वर्षों में प्रत्येक वर्ष हेतु आनुपातिक आधार पर ₹ 11.28 लाख की आय गणना में ली/ लेखांकित की जाएगी।

(viii) मार्च 2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.17.1 से 2.17.3 अनुबंध करती है कि जब कभी अधिसूचित दरमान में (किन्ही) सेवाओं / कार्गो हेतु कोई विशिष्ट प्रशुल्क उपलब्ध नहीं होता है, तब पत्तन (इस आशय

का) एक प्रस्ताव प्रस्तुत कर सकता है और दर अंतिम रूप से अधिसूचित किए जाने तक दरों को तदर्थ आधार पर वसूल कर सकती है। वर्तमान प्रकरण में, इसके दरमान में कार्गो रहित पोतों हेतु पृथक बर्थ किराया प्रभार प्रदान नही किया गया है। जैसाकि सीएचपीटी द्वारा बताया गया है, उपयोक्ताओं की अनुमति लेकर, इसने 01 नवंबर, 2013 से दरों की वसूली प्रारंभ कर दी है। इस स्थिति के आधार पर, यह प्राधिकरण, सीएचपीटी द्वारा दरों के क्रियान्वयन की तिथि अर्थात पूर्वव्यापी प्रभाव देते हुए 1 नवंबर, 2013 से प्रस्तावित बर्थ किराया प्रभारों को लगाए जाने को अनुमोदित करने को तत्पर है।

(ix) हिंदुस्तान चेंबर ऑफ कामर्स (एचसीसी) ने सीएचपीटी से एक स्पष्टीकरण मांगा है और पत्तन से यह पुष्टि करने का अनुरोध किया है कि गैर-वाणिज्यिक विलास नावों और मोटरयुक्त बोटों को, यह बताते हुए कि वे कार्गो रहित पोत हैं, इस संवर्ग में शामिल नही किए जाएंगे। जैसाकि सीएचपीटी द्वारा स्पष्ट किया गया है, टिंबर पाँड एवं बोट बेसिन के बाहर बर्थ की गई गैर-वाणिज्यिक विलास नावों और तैरती बोटों (सेलिंग बोट्स) पर बर्थ किराया प्रभार लगाया जाना, प्रचलित दरमान की अनुसूची 'ग' के '**2.0.** बर्थ किराया प्रभार से शासित होता है जो हार्बर क्राफ्ट नियम के अधीन पंजीकृत हार्बर क्राफ्ट को टिंबर पाँड एवं बोट बेसिन छोड़कर पत्तन में कहीं भी बर्थ किए जाने हेतु बर्थ किराया प्रभार प्रदान करती है। इस प्रकार, जैसाकि सीएचपीटी द्वारा बताया गया है, कथित अनुसूची के तहत आने वाले हार्बर क्राफ्टों पर, कार्गो रहित पोतों पर प्रभार्य बर्थ किराया प्रभार नहीं लगेगा। तथापि, संदिग्धता से बचने हेतु, इसने कार्गो रहित पोतों के बर्थ किराया प्रभारों हेतु प्रासंगिक नोट (8) के नीचे निम्नलिखित फुटनोट प्रदान करने का प्रस्ताव किया है:

"नोट: कार्गो रहित पोतों के लिए उपरोक्त बर्थ किराया प्रभार हार्बर क्राफ्ट्स पर लागू नहीं होगा जिसके लिए अनुसूची 2.0.-ग में पृथक बर्थ किराया प्रभार प्रदत्त है।

चूंकि प्रस्तावित नोट स्पष्टीकरण देता है और दरमान की व्याख्या में आने वाली किसी संदिग्धता को दूर करता है, इसलिए पत्तन द्वारा प्रस्तावित उपरोक्त नोट अनुमोदित किया जाता है।

8.1. परिणामस्वरूप और ऊपर दिये गए कारणों से और समग्र विचारविमर्श के आधार पर, सीएचपीटी के प्रचलित दरमान के अध्याय – II के अंतर्गत अनुसूची 2.0. (बर्थ किराया प्रभार) के अंदर निम्नलिखित प्रावधान को नोट (8) एवं (9) के रूप में अनुमोदित किया जाता है:

"(8). कार्गो रहित पोतों के लिए बर्थ किराया प्रभार निम्नलिखित दर से अथवा ऊपर मान-क में प्रदत्त दर, इनमें से जो भी अधिक हो, के अनुसार लगाए जाएंगे:

क्रं सं.	पोत प्रकार	बर्थ किराया प्रभार
1.	सप्लाई पोत	₹ 25,000/- 12 घंटों से कम रुकने के लिए और ₹ 50,000/- प्रतिदिन / 12 घंटों से अधिक रुकने हेतु।
2.	अनुसंधान - सरकारी	उपरोक्त मान – क के अनुसार सामान्य बर्थ किराया
	-अन्य	₹ 30,000/- (प्रति दिन)
3.	मरम्मत एवं अनुरक्षण	ऊपर मान – क के अनुसार सामान्य बर्थ किराये का 2 गुना
4.	बंकरिंग	ऊपर मान – क के अनुसार सामान्य बर्थ किराया
5.	ऑयल (तेल) रिग्स	₹ 2 लाख (प्रतिदिन)
6.	अन्य कार्गो रहित पोत, ऊपर अविनिर्दिष्ट	ऊपर मान – क के अनुसार सामान्य बर्थ किराये का 2 गुना

"नोट: कार्गो रहित पोतों के लिए उपरोक्त बर्थ किराया प्रभार हार्बर क्राफ्ट्स पर लागू नहीं होगा जिसके लिए अनुसूची 2.0.-ग में पृथक बर्थ किराया प्रभार प्रदत्त हैं।

(9) प्रचालनों के दौरान पोत के मास्टर और कार्गो-प्राप्तकर्ता के बीच विवाद, स्टोवेज समस्या, शिप-क्रेन मरम्मत इत्यादि., के कारण बर्थ पर, 24 घंटों से अधिक समय से निष्क्रिय खड़े रहने वाले पोतों के संबंध में ऊपर मान-क पर प्रदत्त सामान्य बर्थ किराया प्रभार का 2 गुना बर्थ किराया प्रभार भुगतान करना होगा।"

8.2. अनुमोदित दरें 01 नवंबर, 2013 से प्रभावी होंगी।

टी.एस. बालासुब्रमणियन, सदस्य (वित्त)
[विज्ञापन III/4/असा./143/2014]

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS
NOTIFICATION

Mumbai, the 18th July, 2014

No. TAMP/6/2014-CHPT .—In exercise of the powers conferred under Sections 48 and 49 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal from the Chennai Port Trust for levy of berth hire charges for non cargo vessels calling at Chennai Port and idling cargo vessels as in the Order appended thereto.

Tariff Authority for Major Ports
Case No. TAMP/6/2014-CHPT

Chennai Port Trust - - - - Applicant

QUORUM

(i) Shri. T.S. Balasubramanian, Member (Finance)

(ii) Shri. Chandra Bhan Singh, Member (Economic)

O R D E R

(Passed on this 4th day of July 2014)

This case relates to a proposal from Chennai Port Trust (CHPT) for levy of berth hire charges on vessels other than cargo vessels calling at the Chennai Port.

2. The CHPT vide its letter dated 10 December 2013 has filed a proposal for levy of berth hire charges on vessels other than cargo vessels calling at the Chennai Port. The main points made by the CHPT in its letter dated 10 December 2013 are summarized below:

(i) As per the existing Scale of Rates of CHPT, uniform berth hire charges are prescribed for all vessels calling at the berths.

(ii) An analysis of the vessels which called CHPT during 2012-13 shows that out of the total 2053 vessels, 1928 vessels were cargo vessels and 124 vessels were non-cargo vessels (comprising of 54 supply vessels, 48 research vessels, 8 survey/navy vessels, 10 repair vessels and 4 bunkering vessels).

(iii) Since Chennai Port does not have any exclusive service berths to handle these non-cargo types of vessels, they are berthed at Cargo handling berths. Occupying the valuable berth space, which cause strain on limited Port resources and pay meager amount to the Port on account of the berth hire, by virtue of their lesser GRT.

(iv) In spite of efforts taken to plan the berthing of non-cargo vessels without affecting cargo vessels, sometimes the berthing of cargo vessels results in shifting of existing vessels. In view of the above, it is proposed to levy separate berth hire charges for different types of non-cargo vessels.

(v) The CHPT had a meeting with users, viz. Members of Chennai and Ennore Ports Steamer Agents Association (CHENSAA) on 18 July, 2013 for fixing separate berth hire charges for non-cargo vessels calling CHPT. In the meeting, there was a representation from the trade to give a reasonable time to the idling vessels to sort out the issues before fixing separate Berth Hire Charges. After discussions, mutual consensus was arrived at between the users and the Port in respect of separate berth hire charges for non-cargo vessels and idling vessels, as given below:

Sl. No.	Vessel Type	Berth Hire Charges (the rates given below or rates as per the SOR whichever is higher)
1.	Supply Vessels	₹ 25,000 for less than 12 hours stay and ₹ 50,000 for more than 12 hours stay/per day.
2.	Research -Government	Existing rate
	-Others	₹ 30,000 (per day)
3.	Repairs & Maintenance	2 times of normal berth hire as per SOR
4.	Bunkering	Normal Berth Hire
5.	Idling (During operations due to dispute, stowage problem, ship crane repair etc.)	2 times of normal berth hire beyond 24 hours.
6.	Oil Rigs	₹ 2 lakhs (per day)
7.	Other Non-cargo vessels not specified above	2 times of normal berth hire

(vi) CHPT has furnished a copy of the minutes of the meeting with the list of attendees.

(vii) Accordingly, the CHPT has proposed to insert the following provisions as Note (8) and (9) under Schedule 2.0 (Berth Hire charges) under Chapter – II – Vessel related charges, which is seen to have been arrived through mutual consensus in the meeting with users:

"(8). Berth hire charges for non-cargo vessels will be charged at the rates given below or as per the rates prescribed in Scale – A above, whichever is higher:

Sl. No.	Vessel Type	Berth Hire Charges (the rates given below or rates as per the SOR whichever is higher)
1.	Supply Vessels	₹ 25,000 for less than 12 hours stay and ₹ 50,000 for more than 12 hours stay/per day.
2.	Research -Government	Normal berth hire as per Scale – A above.
	-Others	₹ 30,000 (per day)
3.	Repairs & Maintenance	2 times of normal berth hire as per Scale – A above.
4.	Bunkering	Normal Berth Hire as per Scale – A above.
5.	Oil Rigs	₹ 2 lakhs (per day)
6.	Other Non-cargo vessels not specified above	2 times of normal berth hire as per Scale – A above.

(9). In respect of vessels idling at the Berth for more than 24 hours during operations due to dispute between the Master of the Vessel and receiver of the cargo, stowage problem, ship-crane repair, etc., berth hire charges at 2 times of normal berth hire charges prescribed at Scale – A above shall be payable.**"**

(viii). The CHPT has forwarded a copy of the Board Resolution dated 14 November 2013, wherein the Board has approved the levy of new rates of berth hire charges on non-cargo vessels and for idling of cargo vessels with effect from 1 November 2013.

(ix). Since the existing Scale of Rates do not prescribe separate berth hire charges for non-cargo vessels, the proposal is submitted to TAMP as per clause 2.17.1 of Tariff Guidelines of 2005. Further, as per clause 2.17.2 of the *ibid* guidelines and as approved by the Board, the proposed rates have been implemented on adhoc basis with effect from 1 November 2013, subject to approval of TAMP. It is stated that the rates proposed have been arrived based on the existing berth hire charges and has been mutually agreed by the Port and the users, as stipulated in clause 2.17.3 of the tariff guidelines.

(x). The CHPT has requested to consider the subject proposal as a part of its general revision proposal.

3.1. In accordance with the consultative procedure prescribed, a copy of the CHPT proposal was forwarded to the concerned users/user organisations seeking their comments. One of the users viz., Indian National Shipowners Association (INSA) has furnished its comments. The comments received from the INSA was forwarded to CHPT as feedback information.

3.2. One of the private terminal operators at CHPT viz., Chennai International Terminal Private Limited (CITPL) vide its letter dated 18 February 2014 has stated that they are carrying out only Container handling /Storing services on container vessels calling at their facility as per License Agreement which are purely landside activates. The berth hire collection are solely under the purview of the licensor, Chennai Port trust. The levy of berth hire charges on vessel other than cargo vessel are beyond scope of terminal operator. Hence CITPL has no comments.

4.1. On an initial scrutiny of the proposal it was seen that though the CHPT had furnished the copy of the Minutes of the meeting held by it with the trade, where the trade is seen to have given consent to the proposed charges, the CHPT had not furnished workings to show how it has arrived at the proposed rates. Also, the details of the additional income that may accrue to the CHPT from 1 November 2013 to 31 March 2014 and for the years 2014-15 and 2015-16 year wise, on account of levy of the said rates was also necessary. Therefore, while acknowledging the proposal itself vide our letter dated 06 January 2014, the CHPT was requested to furnish the requisite information.

4.2. The CHPT vide its response dated 07 May, 2014 has stated that the proposed rates for Repairs & Maintenance vessels, Idling vessels and other non-cargo vessels are derived from the existing Berth hire charges and fixed at twice the normal berth hire charges. In respect of Supply Vessels, Research Vessel (other than Govt.) and Oil Rigs, the rates have been proposed on daily/ 12 hourly basis without linking it to the GRT of the vessel. Hence, lump sum amount per day/ per 12 hours have been proposed for these categories, as agreed by the users.

4.3. With regard to the additional income that may accrue to the CHPT, the CHPT has stated that during the period from 1 November, 2013 to 31 March, 2014, 35 non-cargo vessels have visited CHPT. Out of the said 35 vessels, only 6 vessels attract higher berth hire charges in terms of the proposal. The actual additional revenue in respect of the said 6 vessels works out to ₹ 4.70 lakhs as given below. Since the additional revenue on account of the proposal is meagre, the same has not been assessed for the years 2014-15 and 2015-16.

(Amount in ₹)

Sl. No.	Vessel Name	Amount received as per the new levy	Amount as per the normal berth hire charges as per SOR	Difference
1	VICTORY	91954	45977	45977
2	ARK PIONEER	4608	2305	2303
3	TITAN VISION	78845	39423	39422
4	C P SRIVASTVA	275000	12794	262206
5	C P SRIVASTVA	100000	4298	95702
6	FULYA D	25000	1091	23909
	TOTAL			**469519**

5.1. A joint hearing in this case was held on 23 May, 2014 at the CHPT premises in Chennai. The CHPT made a Power point presentation of its proposal. At the joint hearing, the CHPT and the concerned users/ organisation bodies have made their submissions.

5.2. As decided at the joint hearing, CHPT was requested vide our letter dated 27 May, 2014 to furnish some clarification. The CHPT has responded vide its letter dated 17 June, 2014. The details of the clarification sought by us and the response of the CHPT are tabulated below:

Sl. No.	Query raised by TAMP	Response of CHPT
(i).	The proposal of the port is to levy berth hire charges on vessels other than cargo vessels. The proposed Note (9) envisages levy of penal berth hire charges on vessels idling at the berth for more than 24 hours for reason, interalia, of disputes between Master of the vessel and receiver of the cargo. When the proposal of the port is to levy berth hire charges on vessels other than cargo vessel, the question of dispute between the Master of the vessel and receiver of the cargo may not arise. There appears to be a conflict between the proposed note and proposal of the port.	In the meeting held on 18 July, 2013 to discuss the proposal to levy separate berth hire charges for non-cargo vessels, CHENSAA representatives wanted a reasonable time in case of vessels idling due to repairs, dispute, Court arrest etc. before charging Additional Berth Hire Charges. It can be seen from the minutes of the meeting held on 18 July, 2013 furnished as Annexure-1 of our proposal letter dated 10 December, 2013, this issue was also discussed in the meeting and mutual consensus was arrived in the meeting to charge 2 times BHC for such vessels beyond 24 hours of idling. Hence, this issue is also taken up along with the proposal for separate berth hire charges for non-cargo vessels also approved by the Board vide B.R.No. 167 dated 14 November, 2013. The title of the proposal may therefore be modified as Berth Hire Charges for Non-Cargo Vessels and Idling Cargo Vessels.

5.3. After the joint hearing, the Hindustan Chamber of Commerce (HCC) vide its email dated 23 May, 2014 has furnished its additional comments. The comments of HCC was forwarded to the CHPT as feedback information. The CHPT has responded vide its letter dated 17 June, 2014.

6. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website http://tariffauthority.gov.in

7. With reference to the totality of the information collected during the processing of the case, the following position emerges:

(i) The existing Scale of Rates of CHPT prescribe Berth hire charges for the following three categories of Vessels:

(a). Vessels called at the Port excluding Boat Basin and Timber Pond.

(b). Vessels berthed at Timber Pond and Boat Basin.

(c). Charges for the Harbour Craft registered under Harbour Craft Rules for berthing at anywhere in the Port, except Timber Pond and Boat Basin.

(ii) As seen above, the existing Scale of Rates of CHPT does not differentiate between the cargo vessels and non-cargo vessels for levy of berth hire charges. Reportedly, since the occupation of a berth by a non-cargo vessel deprives the port of a higher berth hire income (as the berth hire is leviable on per GRT basis and the non-cargo vessel is reported to have a lower GRT), the CHPT is seen to have mooted the proposal in reference, whereby it proposes to levy a separate berth hire charges for non-cargo vessels and idling vessels.

(iii) The proposal of the port is to levy berth hire charges on vessels other than cargo vessels. The proposed Note (9) envisages levy of penal berth hire charges on vessels idling at the berth for more than 24 hours for reason, interalia, of disputes between Master of the vessel and receiver of the cargo. When the proposal of the port is to levy berth hire charges on vessels other than cargo vessel, the question of dispute between the Master of the vessel and receiver of the cargo may not arise. There appeared to be a conflict between the proposed note and proposal of the port. On pointing out this position, the CHPT has clarified that based on a request made by the users in the port level meeting with regard to the vessels idling due to repairs, dispute, Court arrest etc., a mutual consensus was arrived to charge 2 times the berth hire charges for such vessels beyond 24 hours of idling and the said provision has also been proposed. The CHPT has, therefore, proposed to modify the title of the proposal as 'Berth Hire Charges for Non-Cargo Vessels and Idling Cargo Vessels.'

(iv) As brought out in the factual position relating to the case, the CHPT has made a request to consider the subject proposal as a part of its general revision proposal. In this regard, it is to state that at the time of receipt of the subject proposal from CHPT in December 2013, the CHPT general revision proposal had already been taken on consultation with the relevant stakeholders and a joint hearing on the general revision proposal was concluded. Considering the position that the subject proposal would also have to be taken up on consultation with the relevant users/ user organisations and a joint hearing may also have to be conducted on the case, it was not felt appropriate to deal with the subject proposal along with the general revision proposal. Therefore, the subject proposal was registered as a separate tariff case and dealt separately and this position was communicated to the CHPT. Nevertheless, the berth hire charges for the non-cargo vessels and idling cargo vessels approved now, would be incorporated in the Scale of Rates to be approved in respect of the general revision proposal of CHPT by factoring in the additional income accruing to the CHPT in this regard.

(v) (a) The CHPT has not furnished any workings to arrive at the berth hire charges proposed in respect of various types of vessels viz., Supply Vessels, Research Vessels, Vessels visiting the port for Repairs & Maintenance, Idling, Oil Rigs and Other Non-cargo vessels.

(b) The levy of the proposed berth hire charges is reported to be fixed at twice the normal berth hire charges for vessels berthed for repair and maintenance and other non-cargo vessels not specified in the proposed schedule.

(c) In respect of Supply Vessels, Research Vessel (other than Govt.) and Oil Rigs, the rates have been proposed on daily/ 12 hourly basis without linking it to the GRT of the vessel. However, the basis to propose twice the normal berth hire charges and basis for proposing levy of berth hire charges on daily/12 hourly basis in respect of some vessels has not been clarified by the port. The berth hire charges for Government research vessels and Bunkering vessels are proposed to be maintained at the existing level. The reason for maintaining status quo in the rates of Government research vessels and bunkering vessels remains unexplained. The decision of the port in this regard in relied upon.

(vi) However, considering the position reported by the CHPT that the users have given their consent for the proposal, this Authority is inclined to endorse the proposal of the CHPT.

(vii) With regard to the additional income that may accrue to the CHPT, the CHPT, based on the actual levy of the said charges during the period from 1 November, 2013 to 31 March, 2014, has stated to have earned an revenue to the tune of ₹ 4.70 lakhs. Further, since the additional revenue on account of the proposal is meagre, the same has not been assessed by the port for the years 2014-15 and 2015-16. In this regard, considering the position that the CHPT has earned a revenue of ₹ 4.70 lakhs during a period of 5 months from November 2013 to March 2014, it may not be unreasonable to extrapolate the income for the years 2014-15 and 2015-16. Accordingly, on a proportionate basis, an income of ₹ 11.28 lakhs each during the years 2014-15 and 2015-16, will be factored / taken into account while disposing the general revision proposal of CHPT.

(viii) Clause 2.17.1 to 2.17.3 of the tariff guidelines of March 2005 stipulate that whenever a specific tariff for services/ cargo is not available in the notified Scale of Rates, the port can submit the proposal and levy the rate on an adhoc basis till the rate is finally notified. In the instant case, the separate berth hire charges for non-cargo vessels are not prescribed in its SOR. As reported by the CHPT, it has already started levying the rate with effect from 01 November 2013 with the consent of the users. Based on this position, this Authority is inclined to approve the proposed levy of the berth hire charges retrospectively from the date of implementation of the rates by CHPT i.e. 01 November, 2013.

(ix) The Hindustan Chamber of Commerce (HCC) has sought a clarification from the CHPT and has requested the port to confirm that the Non-commercial Pleasure Yachts and motorised Boats would not be included under this category by stating that they are non-cargo vessels. As clarified by the CHPT, the levy of berth hire charges for non-commercial pleasure yachts and sailing boats berthed outside Timber Pond and Boat Basin are governed by Schedule 'C' under '2.0 Berth Hire Charges of the existing SOR, which prescribes the Berth hire charges for Harbour Crafts registered under Harbour Craft Rules for berthing at anywhere in the port except Timber Pond & Boat basin. Thus, as reported by the CHPT, the Harbour Crafts covered under the said schedule will not attract berth hire charges applicable for non-cargo vessels. However, in order to avoid ambiguity, it has proposed to prescribe the following footnote under the proposed Note (8) relating to Berth hire Charges for non-cargo vessels:

"Note: The above berth hire charges for non-cargo vessels shall not be applicable to Harbour Crafts for which separate Berth hire charges have been prescribed in Schedule 2.0 – C.**"**

Since the proposed note gives clarity and removes any ambiguity in interpretation of the Scale of Rates, the above note proposed by the port is approved.

8.1. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, the following provision is approved as Note (8) and (9) under Schedule 2.0 (Berth Hire charges) under Chapter – II – Vessel related charges in the existing Scale of Rates of CHPT:

"(8) Berth hire charges for non-cargo vessels will be charged at the rates given below or as per the rates prescribed in Scale – A above, whichever is higher:

Sl. No.	Vessel Type	Berth Hire Charges
1.	Supply Vessels	₹ 25,000/- for less than 12 hours stay and ₹ 50,000/- for more than 12 hours stay/ per day.
2.	Research -Government	Normal berth hire as per Scale – A above.
	-Others	₹ 30,000/- (per day)
3.	Repairs & Maintenance	2 times of normal berth hire as per Scale – A above.
4.	Bunkering	Normal Berth Hire as per Scale – A above.
5.	Oil Rigs	₹ 2 lakhs (per day)
6.	Other Non-cargo vessels specified above	2 times of normal berth hire as per Scale – A above.

Note: The above berth hire charges for non-cargo vessels shall not be applicable to Harbour Crafts for which separate Berth hire charges have been prescribed in Schedule 2.0 – C.

(9) In respect of vessels idling at the Berth for more than 24 hours during operations due to dispute between the Master of the Vessel and receiver of the cargo, stowage problem, ship-crane repair, etc., berth hire charges at 2 times of normal berth hire charges prescribed at Scale – A above shall be payable.**"**

8.2. The rates approved will be effective from 01 November, 2013.

T.S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)

[ADVT. III/4/Exty./143/2014]

Printed by the Manager, Government of India Press, Ring Road, Mayapuri, New Delhi-110064
and Published by the Controller of Publications, Delhi-110054.